

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

**Redaktion u. Expedition:**  
Berlin, Oranienstrasse 101.  
**Bestellungen**  
übernehmen alle Postanstalten  
und Buchhandlungen,  
für Berlin die Expedition.

Organ des Verbandes

deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine.

Redakteur K. E. O. Fritsch.

**Insorato**  
für die Leser der deutschen  
Bauzeitung finden Aufnahme  
in der Gratis-Bellage:  
„Bau-Anzeiger“  
Insertionspreis: 3 1/2 Sgr. pro  
Zeile.

**Preis 1 Thaler pro Quartal.**

Berlin, den 11. Januar 1872.

**Erscheint jeden Donnerstag.**

**Inhalt:** Ueber Kopfstationen. (Schluss.) — Die Renaissance in Wien. — Die amerikanischen Kapitole. — Die Stellung der Badischen Staatsbaubeamten. — Mittheilungen aus Vereinen: Architekten-Verein zu Berlin. — Vermischtes: Der Brand von Chicago. — Das Aufziehen von Pausen. — Ammoniak als Motor.

— Die telegraphischen Verbindungen zwischen Europa und Amerika. — Neue Eisenbahnprojekte in England. — Konkurrenzen Konkurrenz für Entwürfe zum Bau des deutschen Reichstages. — Konkurrenz für das Stadttheater in Frankfurt a. M. — Personal-Nachrichten etc.

## Ueber Kopfstationen.

(Schluss.)

Der andere neue Bahnhof in Wien, welcher auch das bewusste Schema in der Disposition der Räume an der Abfahrtsseite zeigt, ist der zwar nicht neu begründete, doch einem vollständigen Umbau unterworfenen Zentralbahnhof der Staatsbahngesellschaft, der früher s. g. Raaber Bahnhof. Da derselbe in Heft 13 und 14 des Jahrgangs 1871 der Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins veröffentlicht ist, will ich mich hier auf einige kurze Notizen beschränken.

Das Empfangsgebäude hat keinen quervorgelegten Kopfbau. Der Kopf der 6 Geleise, 2 Seitenperrons und einen Zwischenperron überdeckenden, zweischiffigen mit Oberlicht versehenen Halle ist durch eine Glaswand geschlossen. Die Seitenfacaden sind symmetrisch. Die Abfahrtsseite zeigt zwei Endpavillons und einen Mittelpavillon, die sich an Höhe über die dazwischen liegenden Bautheile erheben. Die An-

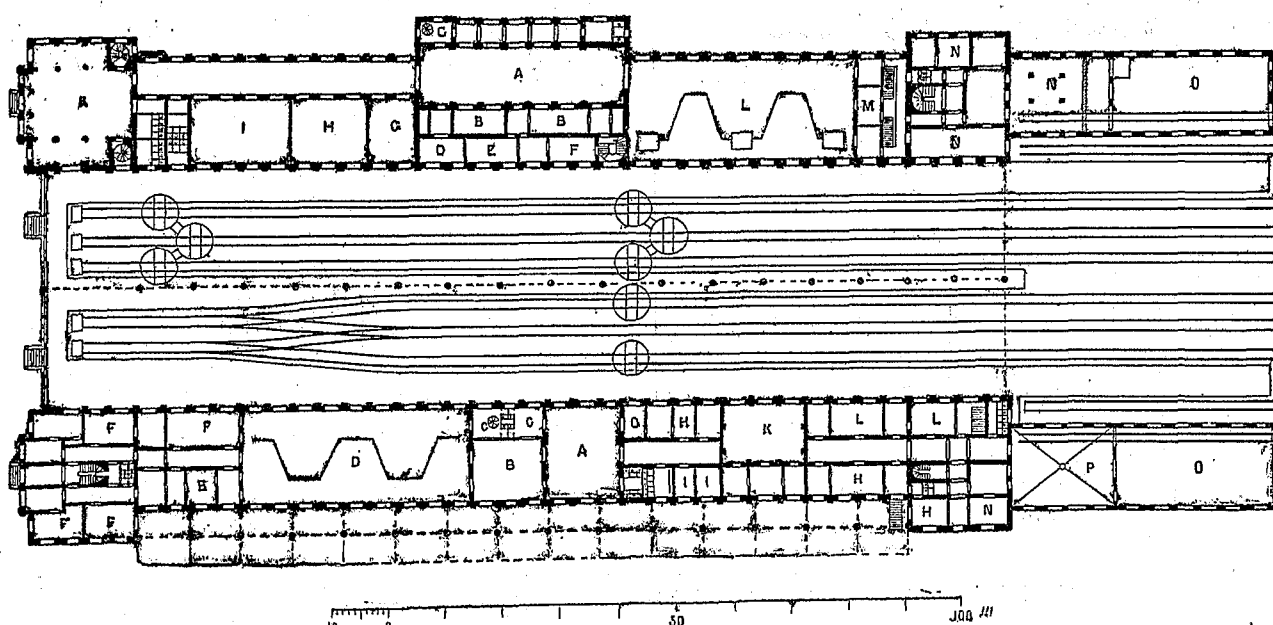
Wagen zu ermöglichen, werden hier (und wie ich glaube auch auf anderen österreichischen Bahnen) Zutrittskarten zu den Perrons verkauft.

Die sehr geräumige Gepäckannahme, welche links von dem grossen Vestibül liegt, ist nach französischem Muster mit drei eingebauten Expeditionslokalen für die verschiedenen Linien und schräg darauf zulaufenden Gepäckkästen, auf welchen das Gepäck entlang geschoben wird, versehen. Diese Einrichtung hat den Vortheil, dass die Reisenden, welche mit ihrem Gepäck an den Tisch allmählig vorrücken, in der Reihenfolge, wie sie kommen, abgefertigt werden und ein Vordrängen Unverschämter nicht leicht möglich ist.

Der kleinste der neuen Wiener Bahnhöfe ist der im Neubau begriffene Bahnhof der Franz-Josephs-Bahn in der Alservorstadt. Sein Empfangsgebäude zeigt abweichend von den bisher beschriebenen und ähnlich dem Wiener West-

Zentralbahnhof der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien.

ABFAHRTS-SEITE



Abfahrts-Seite: *A.* Vestibüle. — *B. B.* Kasse. — *C.* Portier. — *D.* Kleiner Hofsalon. — *E.* Telegraph. — *F.* Stationschef. — *G.* Wartesaal 1. Klasse. — *H.* Wartesaal 2. Klasse. — *J.* Wartesaal 3. Klasse. — *K.* Restauration 1. und 2. Klasse. — *L.* Gepäck-Aufgabe. — *M.* Garderobe. — *N, N.* Post. — *O.* Bilgut-Aufgabe. — Ankunfts-Seite: *A.* Ausgangs-Vestibül. — *B.* Wartesaal. — *C. C.* Toiletten. — *D.* Gepäck-Ausgabe. — *E. E.* Zoll-Büreaus. — *F, F.* Verkehrs-Büreaus. — *G.* Portier. — *H, H.* Büreaus. — *J. J.* Bahn-Arzt. — *K.* Kaisersaal. — *L. L.* Büreaus des Stationschefs. — *N.* Bilgut-Kasse. — *O.* Bilgut-Ausgabe. — *P.* Gedeckter Hof.

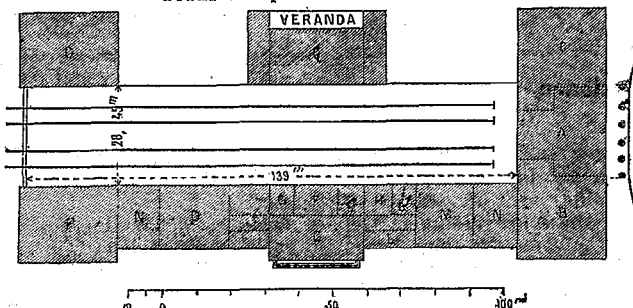
kunftsseite hat nur die Endpavillons. Auf der Abfahrtsseite enthält der Mittelpavillon das grosse Vestibul, der am Ende der Halle belegene Verwaltungsräume, der am Kopf die Restauration. Diese ist hier von den Wartesälen vollständig getrennt und erfüllt den besagten Pavillon in allen Stockwerken; im Keller ist die Restauration III. Klasse, im Erdgeschoss die II. Klasse und eine Treppe hoch liegt ein grosser Speise- resp. Festsaal nebst einigen Nebenzimmern.

Da die Billets auf dieser Bahn am Eingang der Wartesäle koupirt werden, konnte man den Wartesaal I. Klasse dem Vestibul zunächst legen. Um Leuten, welche selbst nicht mitreisen wollen, das Begleiten der Ihrigen bis an die

bahnhof und unserm Lehrter Bahnhof neben dem in der Mitte der Abfahrtsseite angeordneten grossen Vestibul links den Wartesaal III. und IV. Klasse, rechts die Säle I. und II. Klasse nebst Damenzimmer und Toilette. Billet- und Gepäckexpedition liegen zwischen Vestibul und Perron. Diese Anordnung gewährt zwar den Vortheil, dass das Vestibul leichter in die Mitte der Abfahrtsseite gelegt und diese symmetrisch gestaltet werden kann, sowie dass die Reisenden der niederen Klassen gleich im Vestibul von denen der höheren getrennt werden und dass nicht einzelne Wartesäle sehr weit vom Vestibul entfernt sind; sie bedingt jedoch zwei getrennte Restaurationen. Dies ist in Wien um so

mehr als Unbequemlichkeit fühlbar, weil dort weit mehr als hier in den Bahnhofs-Restauranten warm gegessen wird. Sind doch im Franz-Josephs-Bahnhof, wo der Keller der niedrigen Lage wegen nicht wohl zu Küchen zu verwerthen war, zwei vollständige getrennte Küchen hinter den betreffenden Wartesälen im Erdgeschoss angelegt worden. Auch ist nicht zu verkennen, dass der Gepäckexpedition bei der Lage zwischen Vestibul und Perron schwer die für sie wünschenswerthe Ausdehnung zu geben ist. Die Abfahrtsseite des Franz-Josephs-Bahnhofs flankirt links ein die Post und sonstige Verwaltungsräume enthaltender mehrstöckiger Eckpavillon, rechts das dem Kopf dieser Station quervorgelegte Kopfgebäude. Dieses enthält neben einem grossartig disponirten mittleren Vestibul links die Kaiserzimmer, rechts Büreaus und in den oberen Geschossen Direktionsräume.

Franz-Josephs Bahnhof in Wien.



A. Vestibül. — B. Kaiserliche Salons. — C. Büreaus. — D. Abfahrts-Vestibül. — E. Billetkasse. — F. Gepäck-Annahme. — G. Gepäck-Büreau. — H. Wartesaal 1. Kl. — J. Damenzimmer. — K. Toilette. — L. Zeitungs- u. Tabacksverkauf. — M. Wartesaal 2. Kl. — N. Küche etc. — O. Wartesaal 3. Kl. — P. Post. — Q. Gepäck-Ausgabe etc. — R. Veranda.

Auf der Ankunftsseite sehen wir drei isolirte, nur durch die Seitenwand der Halle verbundene Pavillons. Den vorderen stellt der Kopfbau dar, der mittlere enthält die Gepäckausgabe, das Ausgangs-Vestibul, einen kleinen Wartesaal u. s. w., der am Ende der Halle belegene ist der Bahnverwaltung gewidmet.

## Die Renaissance in Wien.

(Aus der Neuen freien Presse.)

„Im eigenen Hause auf eigenen Füßen!“ Von diesen Worten nahm Direktor v. Eitelberger in einem bei Eröffnung der Vorlesungen im neuen Museumsgebäude gehaltenen Vortrage den Ausgangspunkt zunächst zu einer eingehenden Besprechung des heutigen Zustandes der Kunstgewerbe in Oesterreich, die sich sowohl bei der dekorativen Ausschmückung dieses ihrer Förderung gewidmeten Gebäudes, als in der gleichzeitig eröffneten Ausstellung in glänzender Weise entfaltet und als fast vollständig auf eigenen Füßen stehend erwiesen haben.

Auf eigenen Füßen, und zwar als eine Frucht selbstständigen künstlerischen Schaffens, steht jedoch, wie weiter entwickelt wurde, nicht nur das Kunstgewerbe in Oesterreich, sondern auch der wichtigste Zweig der bildenden Künste, die Architektur, welche berufen ist, die Schwesterkünste Malerei und Skulptur und das Kunstgewerbe zur Mitwirkung an ihren Werken heranzuziehen und vereint mit ihnen den Eindruck vollendeter Kunstwerke hervorzurufen.

Die Stadtanlagen des modernen Wien sind die glänzendste Frucht einer selbstständigen geistigen Arbeit der Kaiserstadt; sie haben keinen fremdländischen Charakter, sie sind spezifisch wienerisch; sie haben etwas von dem heiteren, leichtlebigen und genussstüchtigen Wienerthum an sich. An manchen dieser Bauten haben viele Nichtwiener, auch Ausländer gearbeitet; fremdartige Gedanken, Berlinisches, Münchnerisches, selbst Französisches klingt hie und da durch; aber im Ganzen und Grossen dominiert der lokale Typus, und die Architekten, die von auswärts gekommen sind, waren bald genöthigt, sich dem eigenartigen Kunstgenius zu fügen, der unsere Donaustadt baulich dominiert.

Damit soll nicht gesagt sein, dass Alles gut ist, was hier geschaffen wurde, auch nicht verschwiegen werden, dass von auswärts glänzende Ideen hereingebracht worden sind; es soll damit nur angedeutet sein, dass die Kraft, die eigenen Impulsen folgt, hier keine geringe ist, und dass ein grosser Theil derjenigen, welche als Künstler baulich schaffen, sich seiner Zielpunkte klar bewusst ist.

Die Renaissance hat hier entschieden gesiegt, aber in ganz anderer Richtung, als es in Berlin und Paris der Fall ist.

Die französische Renaissance-Bewegung ist spezifisch national; sie ist geistreich durch und durch; in Paris selbst ist sie

Die Halle ist bei einer Länge von 139<sup>m</sup> nur 28,45<sup>m</sup> weit, und wird vier an ihren Enden nicht mit einander verbundene Geleise, zwei Seitenperrons und Raum für einen Mittelperron aufnehmen. Das Hallendach hat 6,32<sup>m</sup> Binderweite. Die Binder sind Polonceauträger mit vergitterten Sparren. Das Dach ist fest (ohne Anwendung von Glas) eingedeckt. Es liess sich seitliches Oberlicht in genügender Menge anbringen. Am Ende nach der Bahn zu ist die Halle durch einen massiven Giebel, der auf 2 Bögen und einem zwischen den Geleisen stehenden Pfeiler ruht, geschlossen.

Eine von den bisher beschriebenen Bahnhöfen ganz abweichende Gestaltung hat das Empfangsgebäude des letzten zu erwähnenden Wiener Bahnhofs, nämlich dasjenige der Südbahn, weil hier das Bahnplanum bedeutend höher als das Terrain und so zu sagen in der Bel-Etage des Gebäudes liegt. Dazu kommt noch, dass die linke (Abfahrts-) Seite desselben dem Publikum nicht zugänglich ist, so dass alle Eingänge sich am Kopf befinden. Dies Empfangsgebäude ist augenblicklich in einem Erweiterungsbau begriffen, dessen Ausführung ein besonderes Interesse dadurch erhält, dass sie erfolgen muss, ohne den Betrieb in dem alten, zu erweiternden Gebäude zu stören oder daraus zu verlegen.

Was nun die neue Grundriss-Disposition betrifft, so gruppiren sich die in zwei Stockwerken untergebrachten Räumlichkeiten um ein kolossales, die Mitte des Kopfbau einnehmendes, durch beide Stockwerke hindurchgehendes Vestibul, welches dem Eingang gegenüber eine grosse doppe-larmige Freitreppe enthält.

Dieses Vestibül hat incl. der Treppe einen Flächeninhalt von . . . . . 793 <sup>m</sup>

Das des Bahnhofes in Mailand . . . . . 796 „

Das des Bahnhofes in Stuttgart . . . . . 896 „

Das des Lehrter Bahnhofes in Berlin . . . . . 453 „

Das des Potsdamer Bahnhofes in Berlin . . . . . 326 „

Der Eintretende findet in dem Vestibül zu ebener Erde links und rechts die Billetexpeditionen. Weiterhin an der linken Seite führt ihn ein Durchgang nach dem Gepäckannahmelokal, aus welchem er auf demselben Wege nach dem Vestibül zurückkehrt, um auf der erwähnten Freitreppe die Höhe des Bahnplanums zu ersteigen. Von dem linken Trep-

begünstigt durch das eigenthümlich reiche, prachtvolle Baumaterial, das sich in der nächsten Nähe von Paris in grosser und vorzüglicher Masse befindet; aber sie hat keine Elemente in sich, um das Volk für ideale Aufgaben der Kunst zu erziehen; sie fördert wenig die Malerei und die Skulptur und ist selbst in ihren reinsten Formen nicht frei von einem barocken Beigeschmacke. Sie nimmt daher in der Geschichte der europäischen Zivilisation, insbesondere der italienischen Renaissance gegenüber, eine untergeordnete Stellung ein. Daher haben sich auch alle hervorragenden Architekten der Gegenwart, deren Organ feinfühlig genug war, um das geistige Gewicht der verschiedenen Renaissance-Richtungen zu messen, von der Nachahmung der französischen Renaissance ferngehalten; die besseren deutschen Architekten fast insgesamt, welche dem Zuge der humanistischen Bildung des deutschen Volkes folgend, entweder nach Griechenland oder nach Florenz ihre Augen richteten.

In Berlin ist die Renaissance moderirt durch die Nachklänge der Schinkel'schen Schule. Berlin ist beherrscht durch die Traditionen des modernen Klassizismus, wie ihn Schinkel künstlerisch ausgebildet, Bötticher theoretisch formulirt hat. Dieser tritt im griechischen Gewande auf und will die Formen der griechischen Architektur nicht nachgeahmt, wohl aber dem modernen Leben angepasst haben.

Diese Vertiefung in den Geist des Hellenenthums geht Hand in Hand mit den Bestrebungen der gelehrten Humanisten Deutschlands.

So lange Schinkel lebte, war diese griechische Renaissance auf deutschem Boden von einem poetischen Hauche durchdrungen. Denn Schinkel wollte nicht, dass die griechischen Formen nachgeahmt, sondern dass dieselben künstlerisch nachempfunden werden; er wollte kein Geschlecht von Kopisten erzeugen, sondern zu eigener poetischer Schöpfung anregen, und damit dies möglich werde, hat er und seine Schule sich gewissermassen von der antik-römischen Architektur emanzipirt, die doch selbst nur auf Nachahmung und Verarbeitung griechischer Formen beruhte, und hat die Geister auf die reine Schönheit der griechischen Formen, als den Urquell der Kunst hingewiesen. Aus der Vertiefung in den Geist der griechischen Baukunst sollte die Regeneration der modernen Architektur emporwachsen.

Seine Nachfolger gehen zwar noch auf den Wegen Schinkel's, aber ihnen fehlt der Genius, die grosse künstlerische, treibende Kraft des Meisters.

Der Purismus der heutigen Berliner Architektur ist schulmässig trocken. Man sieht es den Bauwerken deutlich an, dass sie nach Regeln gemacht sind. Die Nüchternheit, die sich über die Architektur der Kaiserstadt an der Spree ausbreitet, drückt wie ein Alp auf die gesamte Kunst und Kunst-Industrie und kontrastirt stark mit den lebendig bewegten Formen der Renaissance-Bauten in Wien. Ist hier zu wenig Schule, so ist dort zu viel. Wird dort zu wenig versucht, so gehen hier die archi-

\* Wir entnehmen den als Glaubensbekenntnisse eines der ersten Wortführer der Wiener Renaissance interessanten Artikel der Neuen freien Presse, selbstverständlich ohne damit die Ausführungen desselben vollständig zu vertreten. Wir wollen vielmehr durch den Abdruck zunächst Gelegenheit gewinnen, bei einer Besprechung desselben Themas unsererseits an dieses Schriftstück anknüpfen zu können.  
D. Red.

penarme oben geradeaus weitergehend, gelangt er in die aus einem grossen Vestibul und einem Saal bestehenden, reichlich bemessenen Restaurationsräume, welche von einem grossen Theile des Publikums als Wartezimmer benutzt werden dürften. Die eigentlichen Wartesäle folgen an der Abfahrtsseite hinter einem weiteren Vestibul, mit einem Hofsalon beginnend und mit dem Wartesaal III. Klasse schliessend. Sie sind mit Ausnahme des letzten Saales durch einen Korridor vom Perron getrennt, also möglichst in den Hintergrund gedrängt. Um das Gepäck der Reisenden, sowie die Postsachen und das Eilgut, wofür die Expeditionen ebenfalls im Erdgeschoss sind, in den Zug zu bringen, ist an der Abfahrtsseite des Empfangsgebäudes entlang ein Geleise mit starkem Gefälle vom Bahnhof hinunter gelegt. Von dort holt die Maschine unmittelbar vor Abgang der Züge die Gepäck- und Postwagen herauf und setzt sich damit vor die Personenwagen.

Die auf der Bahn angekommenen Reisenden gehen, um den Bahnhof zu verlassen, durch ein neben dem Ankunfts-perron belegenes Vestibul, an welches ein kleiner Wartesaal für Begrüssende anstösst, über eine Freitreppe in ein unteres Vestibul. Hierneben ist die Gepäckausgabe, in welche die Gepäckstücke mittels zweier vertikaler Fördertische (mit hydraulischer Bremsvorrichtung) hinabgelassen werden. Aus dieser tritt man in die übliche offene Veranda, an welcher die Droschken stehen. Reisende ohne Gepäck, sowie die auf den Zwischenperrons ankommenden können auch am Kopf durch das grosse Eingangsvestibul hinausgehen. Die Perrons werden deshalb am Kopfende abgeschlossen und Beamte zum Abnehmen der Billets dort aufgestellt.

In der Bel-Etage des Ankunftsstrakts befinden sich nach dem Kopf zu recht ausgedehnte, für offizielle Empfänge berechnete Kaiserzimmer.

Büreaus und kleine Wohnungen sind in den 4 Eckpavillons des Gebäudes vertheilt.

Im Erdgeschoss sind noch zu erwähnen: die Stadtpostexpedition und Eilgutannahme, welche sich auf der Ankunftsseite, als der von der Stadt aus allein zugänglichen Langseite des Empfangsgebäudes befinden. Da die Lokale, aus welchen die Postsachen und Eilgüter in die Eisenbahnwagen

übergehen, an der Abfahrtsseite liegen, müssen diese Gegenstände im Innern des Gebäudes durch dem Tageslicht kaum zugängliche Passagen ziemlich weit transportirt werden. Es war dies eine unangenehme aber leider nicht zu vermeidende Konsequenz aus der eigenthümlichen Lage des Bahnhofes. Die Gewölbe unter der grossen Halle sollen grösstentheils als Magazinräume dienen, doch findet sich hier auch noch ein kleiner geheizter Wartesaal (für Leute, die auf ihr Gepäck warten), ein Raum für deponirtes Reisegepäck und ein Militairwartesaal.

Die grosse Halle soll bei einer lichten Weite von nur 35,72<sup>m</sup> 5 Geleise, 2 Seiten- und 2 Zwischenperrons enthalten. Die eisernen Dachbinder sind im Polonceausystem. Das Dach wird zum Theil verglast. Ausserdem erhält die Halle seitliches Oberlicht und zum Theil volles Seitenlicht. Beim Aufbau ist die linke Seitenmauer der alten Halle mitbenutzt und nur erhöht worden, während die rechte Mauer von Grund aus neu aufzuführen war. Die rechte Seitenwand der alten Halle diente zur Aufnahme der einen Laufschiene des Montirungsgerüsts für das Dach. Die zweite Laufschiene wurde auf Stützen, die zwischen 2 Hallengeleisen standen und durch das alte Hallendach hindurch gingen, angeordnet. Dies musste nämlich stehen bleiben, bis das neue Hallendach ganz vollendet war.

Der alte Kopfbau wird durch das neue Vestibul ganz überbaut und dann erst herausgebrochen.

Im Innern des Empfangsgebäudes werden schöne Steinarten, namentlich der in der Nähe von Triest brechende feine Kalkstein reichlich verwendet. Die äusseren Wandflächen werden, wie an allen neuen Wiener Empfangsgebäuden, grösstentheils geputzt.

Architekt des Empfangsgebäudes der Südbahn ist Herr Direktor Flattich.

Wie in Wien die alten Empfangsgebäude für den jetzigen Verkehr theilweise zu klein geworden sind und Erweiterungsbauten nöthig gemacht haben, so ist dies auch in München mit dem Zentralbahnhof der bayerischen Staatsbahn der Fall. Nur ist man hier noch nicht am Bauen. Auch ist das Projekt noch nicht genehmigt. Doch verlautet im Allgemeinen darüber, dass man parallel neben die alte

tektionischen Versucher sehr häufig über die Grenze des Erlaubten.

Das poetische Element, die Berechtigung des einzelnen Subjektes wird durch die Regel der Schule in Berlin in den Hintergrund gedrängt, während sie in Wien ihr volles Recht in Anspruch nimmt.

Wir können es daher jeden Tag von ausländischen Architekten, welche unsere Kaiserstadt besuchen und den Bestrebungen unserer Baukünstler in viel höherem Grade gerecht werden als diese selbst, hören, wie poetisch angeregt sie sich durch die bewegten Formen der Wiener Architektur fühlen, wie wohl es ihnen thut, künstlerischen Individualitäten zu begegnen, und wie vorthellhaft Wien sich in dieser Beziehung von Paris und Berlin unterscheidet; denn in Berlin und Paris arbeiten die Architekten schablonenhaft, dort nach den Rezepten des modernen Klassizismus, in Paris nach den Schablonen der französischen Renaissance früherer Jahrhunderte.

In Wien allerdings droht gegenwärtig auch das Schablonenwesen durch die Baugesellschaften hereinzubrechen; denn mögen diese es auch für sich als einen Vorzug beanspruchen, dass sie schnell Häuser bauen, grosse Stadtviertel mit monströsen Zinshäusern bedecken, so lässt sich nicht leugnen, dass die Architektur als Kunst durch sie auf höchst gefahrvolle Bahnen gelenkt wird. Indem sie fabrikmässig produzieren, machen sie die ganze jüngere künstlerische Generation gewissermassen zu geistigen Dienstmännern, die mit Hochdruck arbeiten für Aktionäre, welche so wenig als möglich künstlerische und so viel als möglich pekuniäre Erfolge erzielen wollen.

Wo diese baugesellschaftliche Architektur in Wien waltet, sind die Bauten um kein Haar besser, als die Haussmann'schen Boulevards in Paris, ja im Gegentheil noch schlechter. Denn ist die Architektur in Paris in diesen neuen Stadttheilen monoton, so ist doch wenigstens vom Standpunkte der Baupolizei viel besser gesorgt, als es bei uns vielleicht der Fall ist.

Die Wiener Renaissance im Allgemeinen hat, wie gesagt, wenig Schule, aber viel Talent, und dort, wo sie nicht durch die eben charakterisirte Einflussnahme der Baugesellschaften gehemmt ist, giebt sie Gelegenheit zur Entwicklung von Individualitäten.

Die Wiener Renaissance lehnt sich grösstentheils an die italienische Renaissance an, hie und da, allerdings sehr vereinzelt und nie ohne fremdartigen Beigeschmack, an altgriechische Kunst. In diesem Anlehnen an Italien und Griechenland folgen unsere Künstler einem gesunden Instinkt, und wir können nur wünschen, dass sie sich in dieser Richtung nicht irre machen lassen.

Denn all unser künstlerischer Fortschritt beruht darauf, dass die geistig reinigende Atmosphäre, die aus Toskana und Hellas zu uns herüberstreift, immer mehr sich verbreitet. Viele Erscheinungen in der Wiener Renaissance klingen noch an mittelalterliche Formen an, und dieses Anklingen an mittelalter-

liche Formen verleiht einigen Erscheinungen einen ganz eigenen romantischen Reiz, während die selbstständige Gothik in Wien mit dazu beiträgt, den Reichtum der Bauformen zu erhöhen und die Eintönigkeit der Strassen und Plätze zu unterbrechen. Aber der Entwicklung und Fortbildung der Wiener Architektur stehen zwei grosse Hemmnisse entgegen. Eines derselben kommt aus den Kunstkreisen selbst, das andere aus der Gesellschaft. Von Seite der Gesellschaft droht der Kunst Gefahr durch den übertriebenen, oft unverständigen Luxus, der sich mit äusserem Glanz und Schimmer an Stelle reeller, durch Echtheit des Materiales und Schönheit der Formen werthvoller Leistungen begnügt.

Dieser Kunst des leeren Scheines wird viel zu viel Geld geopfert; Werke, die nur glänzen aber nicht befriedigen, sind am allerwenigsten geeignet, eine Generation von Handwerkern und Künstlern zur wirklichen Kunst heranzuziehen. Die Schäden, welche der Kunst durch die sozialen Strömungen der Zeit geschlagen werden, muss sich dieselbe übrigens gefallen lassen. Sie sind die Gewitter der geistigen Atmosphäre.

Anders ist es mit jenen Schäden, welche unserer Kunstentwicklung durch die Kunst selbst geschlagen werden. Da treten wir aus dem Kreise der sozialen Nothwendigkeit heraus, da gibt es allerdings ein Gebiet, das man beherrschen, das man regeln und leiten kann.

Wenn wir in unserem Bau- und Kunstleben die Renaissance wollen, so müssen wir auch die Bedingungen herbeizuführen bemüht sein, unter denen die Renaissance-Bewegung allein einen gedeihlichen Einfluss auf das gesammte Kunstleben ausüben kann.

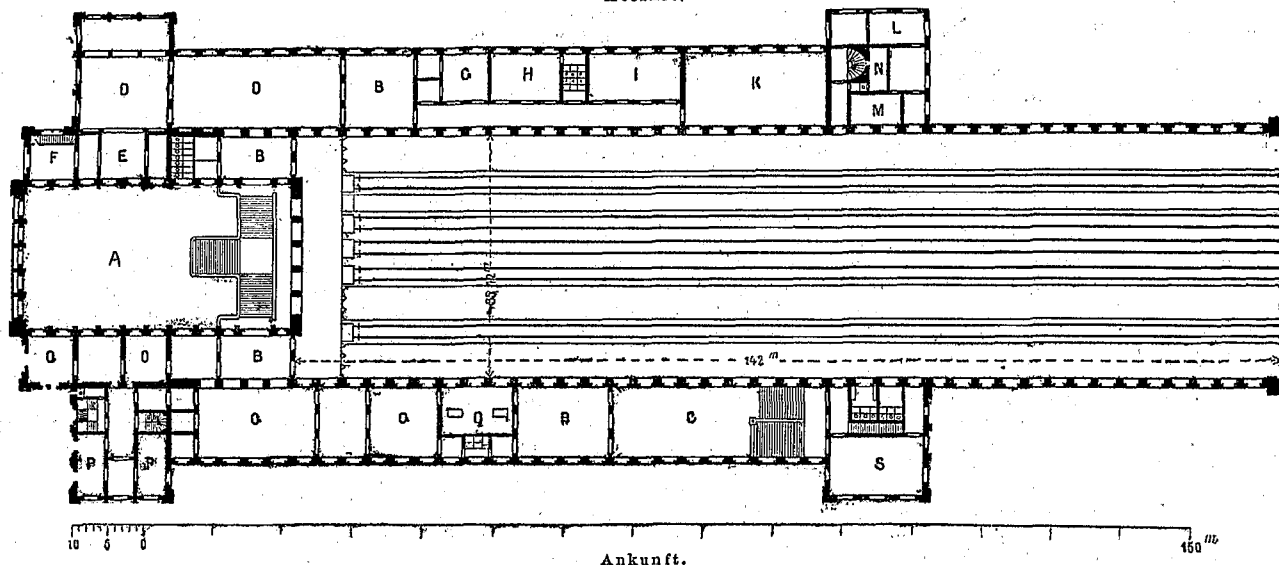
Eine Renaissance aber ist ohne bedeutende Skulptur und Malerei, ohne eine künstlerisch und technisch vollendete Ornamentik ganz haltlos. Bei Renaissance-Bauten kommt es nicht blos darauf an, dass in den Formen der Renaissance gebaut wird, sondern es müssen auch der Bildhauer und der Maler von den Prinzipien und dem Geiste der Renaissance lebendig durchdrungen sein. Sie müssen, das zeigt uns der neue Museumsbau, sich ihres Künstlerthums bewusst sein und geistig schaffend an dem Werke mitarbeiten.

Unsere Maler und Bildhauer aber sind, mit geringen Ausnahmen, weit weg von dem, was in einer Zeit, welche die Renaissance will, Maler und Bildhauer leisten sollen.

Die hervorragendsten Leistungen der modernen Kunst sind, wie die alljährlichen und die grossen Weltausstellungen zeigen, auf dem Gebiete der Landschaft und des Genres zu suchen; die Renaissance aber braucht Maler, welche die volle menschliche Gestalt beherrschen, die es sich zur Lebensaufgabe machen, in die Geheimnisse ihrer Schönheit einzudringen und die Gestalt, die Schönheit der Linien und der Form zu studieren.

Diese Künstler sind aus unseren Kunstschulen, aus den Lehrsälen der Akademien, aus den Ateliers der grossen Maler, aus den Salons der Ausstellungen fast völlig verschwunden. Die

Südbahnhof in Wien. Hauptgeschoss.  
Abfahrt.



4. Hauptvestibül. — BB. Neben-Vestibül. — C. Ausgangvestibül. — D. Restauration. — E. Büffet. — F. Küche. — G. Kaiserliche Salons. — H. Wartesaal 1. Kl. — J. Wartesaal 2. Kl. — K. Wartesaal 3. Kl. — L. Telegraphie. — M. Stationschef. — N. Lichthof. — O. Bureau für Bahnerhaltung. — P. Bureau für Verkehr. — Q. Gepäck-Ausgabe. — R. Wartesaal. — S. Lampisterie.

grosse Halle zu beiden Seiten je eine kleinere Halle legen will. Dazwischen würden in zungenartigen Gebäuden die Wartesäle, um lange Mittelkorridore gruppiert, untergebracht werden. Die ganze Anlage würde Ähnlichkeit mit der Stuttgarter und gewissermaassen eine Verdoppelung dieser zeigen.

Im Bau, und sogar schon fast vollendet fand sich auf

dem Münchener Zentralbahnhof eine neue Reparaturwerkstätte, welche an Ausdehnung meines Wissens alle ähnlichen Anlagen in Deutschland übertrifft. (Sie bedeckt ungefähr 17 Hektare. Wegen ihrer klaren Anordnung und mancher zur Anwendung gekommenen neuen Einrichtungen im Innern dürfte sie sich zum eingehenderen Studium empfehlen.

W. Housselle.

menschliche Gestalt als solche ist im Sinne der alten Renaissance kaum mehr ein Gegenstand des Studiums der Maler von heute. Selbst die Historienmaler studieren kaum mehr die menschliche Gestalt, wie die Maler des sechszehnten Jahrhunderts. Ihre Geschichtsmalerei ist zumeist Kostüm-Malerei.

Sie huldigen gleichfalls einer gewissen Art von Naturalismus, sie gleichen jenen Politikern, die in einem Athem mit allen Parteien einen Ausgleich anzustreben gewillt sind, mit den Naturalisten und den Koloristen, den Romantikern und den Anhängern des Klassizismus.

Aber mit diesen Ausgleichsmalern ist der Renaissancekunst nicht gedient, sie vor Allem braucht Maler einer entschiedenen Schule, und eben diese Schule fehlt fast in ganz Europa.

Die heutige Schule erzieht die Künstler zu allem Anderen eher, als zur Kunst des historischen Stiles, zum Kultus der Schönheit, der Verklärung der menschlichen Gestalt.

Die kleinen Liebhaber, der Markt, üben dominirenden Einfluss auf unsere grossen Schulen: die Sprache der Monumente geht verloren.

Noch trauriger steht es in der Skulptur. In dieser selbst ist in Wien dasjenige beinahe verschwunden, was man überhaupt Schule nennt. Hier schwanken wir zwischen den Stilen der romantischen Schule und zwischen einem namenlosen Naturalismus, der hier und da Routine, aber fast nirgendwo poetische Begabung und entschiedenes Wollen zeigt. Nur einige jüngere Bildhauer machen davon eine Ausnahme und sind bemüht, der Bildhauerei Freunde, der Plastik eine Stellung im Wiener Kunstleben zu erwerben.

Und so steht die heutige Renaissance-Architektur ziemlich vereinsamt da. Malerei und Skulptur gehen ihre eigenen Wege und nicht immer die besten. Die Schule selbst lässt sie im Stiche. Nur einige wenige jüngere Maler lehnen sich mit klarem Bewusstsein an die moderne Renaissance-Strömung an.

Aber heute empfinden es alle besseren Geister lebhaft, dass die Kunst der Zukunft förmlich gedemüthigt und degradirt wird, wenn sie nicht wieder den grossen Stil zum Ausgangspunkte der Kunststudien macht; dass es ganz unmöglich wird, eine Renaissance durchzuführen, so lange wir eine Maler-Generation haben, die in den geistigen Bestrebungen nicht weiter geht, als es jene sind, die seit Jahren schon auf den internationalen Ausstellungen zum Ausdrucke kommen.

Bei allem Aufwande von Geist werden die modernen Renaissance-Bauten nicht jenes freudige Echo in unserer Brust hervorrufen, als es bei den Bauten des 15. und 16. Jahrhunderts der Fall ist, so lange nicht die Schwesterkünste Malerei und Skulptur in gleicher Höhe mit auf dem Schauplatze eintreten. Darum muss unser Augenmerk unverwandt auf jene grosse Kunst blicken, welche die menschliche Gestalt, den Kultus der Schönheit in Form und Linien zu ihrem Prinzipie erhebt.

In dieser Beziehung ist die Herstellung grosser monumentaler Bauten von eminenter Bedeutung, und da die Stadterweiterung Wiens jetzt bis zu dem Punkte gediehen ist, wo grosse

monumentale Hof- und Staatsbauten in Angriff genommen werden können, so blicken wir mit Spannung in die Zukunft. So lange die österreichische Monarchie existirt, ist das Kunstleben Wiens nie vor einer hoffnungsreicheren Aera gestanden. An den Neubau der Akademie der bildenden Künste wird bereits Hand angelegt, die Hofmuseen und das Hoftheater werden neu gebaut, der Stadthausbau ist gesichert, für den Universitätsbau werden demnächst die Detailpläne gearbeitet — sämtlich Bauten, an welche die höchsten Anforderungen gestellt werden müssen.

Die hervorragendsten Künstler deutsch-österreichischer Nation sind bei diesen Bauten theilhaftig; keines von diesen Gebäuden ist ein Bedürfnissbau im gewöhnlichen Sinne des Wortes; nirgendwo ist eine Ueberstürzung nöthig, überall eine stilgerechte Durchführung Grundbedingung des Gelingens des Baues.

Darum dürfen wir hoffen und erwarten, dass Malerei und Bildhauerei bei diesen Bauten nicht als Nothbehelfe hinzugezogen werden, sondern dass man den besten Bildhauern und den besten Malern Gelegenheit geben wird, zum Schmucke dieser Monumentalbauten Werke im grossen Stile zu schaffen.

### Die amerikanischen Kapitole.

Nicht weniger als drei unter den Staaten der nordamerikanischen Union errichten augenblicklich neue Kapitole, d. h. Gebäude, in denen die gesetzgebenden Körperschaften des Staates tagen und die Amtszimmer der einzelnen Staatsregierungen sich befinden sollen.

Der Staat New-York versucht es bekanntlich mit dem Staatskapitole zu Washington zu rivalisiren, indem er zu Albany einen Bau begonnen hat, der im Vorschlage auf 5 Millionen geschätzt, wahrscheinlich das Doppelte dieser Summe kosten wird. — In No. 3. Jahrg. V. der Deutschen Bauzeitung ist eine Beschreibung und Skizze dieses in französischer Renaissance entworfenen Gebäudes gegeben. — Der Staat Illinois will eine Summe von vier Millionen zur Errichtung eines Kapitols zu Springfield spenden und der Staat Iowa hat für ein gleiches Gebäude zu Des Moines 1½ Millionen Dollars ausgesetzt. Das erste soll „in klassischem Stile“ errichtet werden, von dem letzteren erfährt man, dass es nach korinthischer Ordnung projektiert ist und späterhin eine schmiedeeiserne Kuppel erhalten soll, die auf eine halbe Million Dollars veranschlagt ist.

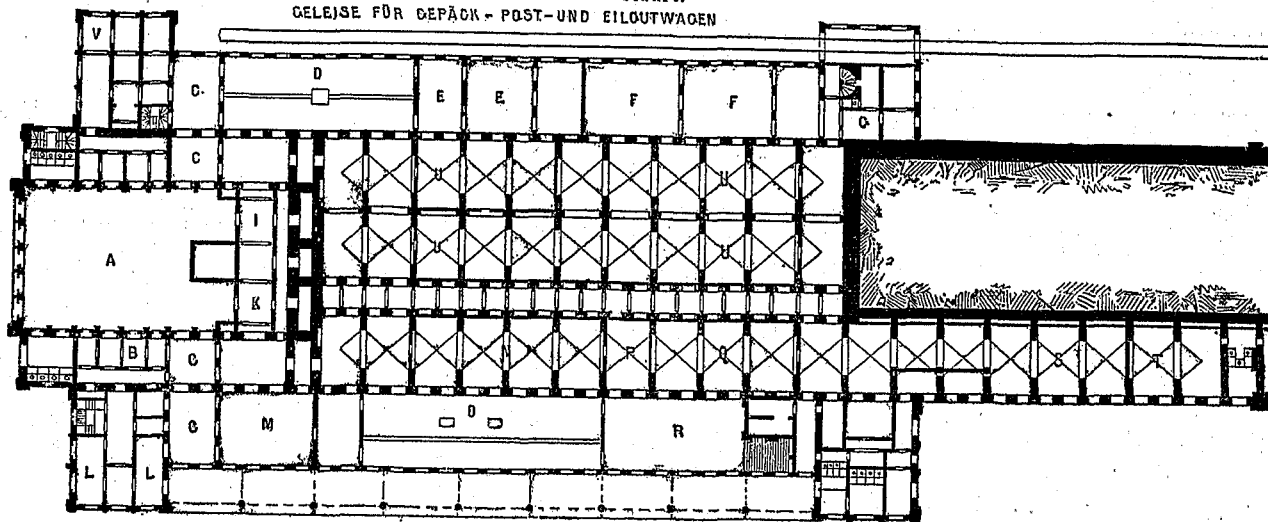
Nur einige wenige Staaten, wie z. B. West-Virginien, haben keine Kapitole; andere, wie z. B. Connecticut, haben deren zwei, die jedoch hier auf jenes zu Hartford reduziert werden sollen. Nur zwei der Staaten aber besitzen noch Regierungsgebäude, welche aus der Revolutionszeit herkommen, nämlich Rhode Island und Maryland. Als das vornehmste Staatshaus gilt jenes des Staates Tennessee zu Nashville, und als das kostspieligste das des Staates Ohio zu Columbus.

Ueber die Mehrzahl der übrigen Regierungsgebäude der einzelnen Staaten sind folgende Notizen nicht ohne Interesse.

Südbahnhof in Wien. Erdgeschoss.

Abfahrt.

GELEISE FÜR GEPÄCK - POST- UND EILGUTWAGEN



Ankunft.

A. Haupt-Vestibül. — B. Billetteur. — C. Durchgänge. — D. Gepäck-Annahme. — E. Post. — F. Eilgut-Annahme. — G. Wohnung. — H. Lichthof. — J. Tabacks-laden. — K. Zeitungsladen. — L. Bureau für Verkehr. — M. Stadtpost-Annahme. — N. Gepäck-Depot. — O. Gepäck-Ausgabe. — P. Gehetzter Wartesaal. — Q. Militär-Wartesaal. — R. Ausgangs-Vestibül. — S. Eilgut-Ausgabe. — T. Kutscher-Restoration. — U. Magazine. — V. Polizei.

### Die Stellung der Badischen Staats-Baubeamten.

Bekanntlich bildet die Erhöhung der Gehalte der Staats-Angestellten, und hierunter auch der technischen Beamten, gegenwärtig einen Gegenstand der Erörterung in fast allen deutschen Ländern. Auch in Baden hat die Regierung bei Eröffnung der Ständeversammlung eine Vorlage darüber in Aussicht gestellt. Da aber bei den technischen Berufszweigen ausser den gesteigerten Preisen der Lebensbedürfnisse auch noch andere Umstände auf eine erhebliche, sowohl pekuniäre als dienstliche

Besserstellung hindrängen, so hat sich der Vorstand des badischen Techniker-Vereins veranlasst gesehen, eine umfassende Darstellung über die Verhältnisse und Beschwerden des Standes der Regierung und den Kammern bekannt zu geben. Es dürfte den Fachgenossen in anderen Reichsländern wohl nicht unerwünscht sein, von diesem Vorgang Kenntniss zu erhalten, um geeigneten Falles das Beispiel nachzuahmen.

Vor Allem schien es nothwendig, sich nicht blos in allge-

Das Staats-Kapitol von Maryland zu Annapolis gilt als ein Muster eines schönen Bauwerkes im Backsteinbau und stammt noch aus dem vorigen Jahrhundert. Es ragt mit seiner Kuppel, die in eine hölzernen Spitze ausläuft, bis zu 61<sup>m</sup> empor und die Aussicht, welche man aus dieser Höhe über die Chesapeake Bay geniesst, ist einzig. Der Saal des Governors und die Kammern der Legislatur messen je 10,4 bei 12,2<sup>m</sup> und sind, wie das ganze Gebäude, hell, schmuck und solid. Zum Bau des Gebäudes wurden im Jahre 1769 7000 Pfd. Sterl. angewiesen und 1772 der Grundstein gelegt.

Das Kapitol von Maine zu Augusta kostete 170,000 Doll. und ist aus Granit errichtet, hat in der Mitte eine Säulenhalle, an den Seiten aber einfache Flügel. Es steht auf einem grünen Hügel.

Das Pennsylvania Staatshaus hat 54,9<sup>m</sup> Front und 24,4<sup>m</sup> Tiefe, ist aus Ziegelsteinen errichtet und mit einem ionischen Portikus, sowie mit einer mächtigen Kuppel versehen. In gesonderten Gebäuden zu seiner Seite befinden sich die Amtszimmer des Governors und der übrigen Staatsbeamten. Die Aussicht von der Kuppel dieses Baues ist besonders durch Gebirgs- und Flusszenerie ausgezeichnet. In der Nachbarschaft befindet sich die Stelle, welche ursprünglich zur Errichtung des National-Kapitols bestimmt gewesen war.

Das Kapitol von Massachusetts wurde im Jahre 1798 vollendet und ist das ansehnlichste Gebäude in Boston. Seine Kuppel erhebt sich 36,6<sup>m</sup> über das Terrain und 70,1<sup>m</sup> über das Niveau der benachbarten See. Dieser Bau ist trotz seines Alters doch ganz und gar der Stadt würdig, welche die historisch wichtigste in Amerika ist, und wird stets in einer so militairischen Ordnung und Sauberkeit gehalten, als ob er noch immer gleichsam das Hauptquartier der Republik wäre. In der Flucht der Terrassen, welche zu ihm hinaufführen, sind bronzene Statuen aufgestellt und in der Rotunda befinden sich Büsten ausgezeichneter Männer Bostons. Massachusetts ist übrigens der einzige Staat, welcher seinen Regierungssitz in einer Stadt ersten Ranges aufgeschlagen hat.

Das vorläufig noch bestehende Kapitol des Staates New-York zu Albany, in dessen unmittelbarer Nähe der schon erwähnte grossartige Neubau aufgeführt wird, liegt 39,6<sup>m</sup> über dem Hudsonflusse und hat 120,000 Doll. gekostet. Es ist aus Werksteinen errichtet und in der Seitenfront mit einem ionischen Portikus geschmückt, über welchem Urnen angebracht sind. Eine Ballustrade umzieht das ganze Dach und die Kuppel wird von der Statue der Göttin der Gerechtigkeit gekrönt.

Das Vermont-Staatshaus zu Montpelier misst 45,7 zu 30,5<sup>m</sup> bei 30,5<sup>m</sup> Höhe. Es ist von dunklem Barre-Granit in dorischem Stile errichtet und hat ein kupfernes Dach. Es kostete 132,000 Doll. Eine Statue Ethan Allers von Farkin Meade, welche in dem Gebäude aufgestellt ist, darf die Aufmerksamkeit von Kunstliebhabern beanspruchen.

Das Virginia-Staatshaus, nächst dem in Washington das am reichsten geschmückte und das am Merkwürdigsten gewordene

Regierungsgebäude im Lande, ist eine unglückliche Nachbildung des Maison Carrée zu Nismes in Frankreich, — eine der Liebhabereien Jeffersons. Es ist über dem Untergeschoss mit ionischen Pilastern und Säulen besetzt und von rohen Ziegeln erbaut, macht jedoch eben keinen angenehmen Eindruck auf den Beschauer.

Noch weniger ist dies der Fall bei dem Kapitol von Ohio zu Columbus. Dasselbe ist 92,7<sup>m</sup> lang, 55,2<sup>m</sup> breit; die Spitze seines Domes ragt bis in eine Höhe von 47,8<sup>m</sup>. Das Baumaterial ist ein harter Kalkstein, der dem weissen Marmor ähnelt; den Stil ist man den klassischen provinziellen zu nennen versucht. Auch hier umgiebt das Ganze eine Säulen- und Pfeilerstellung; ein falscher Giebel erhebt sich in der Mitte über das flache, mit Rauchfängen versehene Dach, die Kuppel ist gedrückt und ähnelt sehr einer Mütze. Der Bau hat gegen 4,000,000 Doll. gekostet. In anschaulicher Weise verglich der berühmte William Carry dieses architektonische Uebling, einen der kolossalsten und kostspieligsten Steinhaufen, die existiren, äusserlich mit einer Theetasse, welche auf einem Ziegelsteine steht. Ein Park umgiebt dieses Kapitol.

Das Kentucky-Staatshaus ist ein Bau, aus weissem Marmor aufgeführt und hat einen Portikus und eine Kuppel von ungefähr derselben Art, wie jene des Virginia Staatenhauses.

Madison, die Regierungsstadt des Staates Wisconsin, liegt prachtvoll auf einem erhöhten Isthmus, umgeben von zwei grossen Binnenseen. Dahin war 1837 der Regierungssitz verlegt, weil die Stadt sich ganz besonders dafür eignete. Das Kapitol ist aus Kalkstein errichtet und steht inmitten eines sehr grossen Parkes, durch den die Strassen von der Höhe aus sich radial herniederziehen. Noch werden Witze darüber laut, dass es nicht gar lange Zeit her sei, dass die Schweine sich unter die Sitzungssäle der Gesetzgeber verkriechen konnten und durch Grunzen auch ihrerseits etwas zu der Lebhaftigkeit beizutragen wussten, mit welcher solche Körperschaften hier zu Lande zu tagen pflegen.

Das Kapitol von Missouri zu Jefferson City steht unmittelbar über dem Flusse auf einer ca. 25<sup>m</sup> hohen Anhöhe. Dasselbe hat 250,000 Doll. gekostet, ist in edlem Stile aus Werkstein erbaut, und nimmt sich insbesondere unten vom Flusse aus gesehen, stattlich aus.

Das Tennessee-Staatshaus kam auf eine Million Dollars zu stehen und ist 54<sup>m</sup> über dem Flusse, an der höchsten Stelle von Nashville errichtet. Es ist ein ionischer Bau mit einer Kuppel, die noch eine schönere Aussicht bietet, als jene des Kapitols zu Annapolis. Dieses Regierungsgebäude wird wie erwähnt für das beste in Amerika gehalten.

Das Kapitol des Staates Texas zu Austin misst 44,2<sup>m</sup> bei 29,8<sup>m</sup> und hat eine Kuppel, die eine Höhe von c. 31<sup>m</sup> erreicht. Der Bau ist aus Oolith von weisslicher Farbe in ionischem Stile errichtet und hat 150,000 Doll. gekostet.

A. D.



meinen Sätzen zu ergehen, sondern eine statistische Grundlage zu schaffen, aus welcher man den gegenwärtigen Personalstand der Beamten mit den Durchschnitten von Besoldung, Dienstalter und Lebensalter, sowie das Schicksal aller seit den 30er Jahren examinierten Kandidaten der Technik, namentlich der im Staatsdienst Verbliebenen ersehen konnte. Die betreffenden Tabellen gliedern sich nach den drei in Baden vollständig getrennten Zweigen des Wasser-, Strassen- und Eisenbahn-Baues, des Eisenbahn-Betriebs und des Hochbaues. Nur die bemerkenswerthesten Folgerungen mögen hier kurz angeführt werden.

Der Ingenieur oder Techniker gelangt gegenwärtig durchschnittlich im 37. Lebensjahre zum Eintritt in den eigentlichen Staatsdienst (mit bleibender Anstellung und Pensionsberechtigung) bei 1000 Fl. Besoldung. Letztere erhöht sich bis zum 50. Lebensjahre auf 1600 Fl. Auf Nebenverdienst durch Privatarbeiten ist wegen überhäufte Dienstgeschäfte, durch Reisedienste wegen der hohen Wirthschaftspreise kaum zu rechnen. Es bleibt daher dem Beamten geradezu versagt, mit dem Lohne der eigenen Arbeit eine Familie standesgemäss durch die Welt zu bringen. Ebenso ungünstig stellt sich der Vergleich zwischen den technischen Staatsdienern und denjenigen gleichen Alters oder gleichen Dienststranges in der Verwaltung und Justiz, und es kann dieser Mangel an Gleichstellung wohl noch mit als Nachwirkung des alten Vorurtheils angesehen werden, dass die wissenschaftliche Bildung und gesellschaftliche Stellung bei Technikern geringer sei, als bei den Absolventen von Universitäten.

Der Umfang der Bauthätigkeit und sonstigen Geschäfte, die Verantwortlichkeit der Techniker für die ihnen anvertrauten grossen Geldmittel, der Anspruch auf ihre geistigen und körperlichen Kräfte haben seit 30 Jahren gewaltig zugenommen, wie dies mit Zahlen leicht nachzuweisen war, und doch ist weder die Anzahl der Staatsdiener noch ihr Lohn entsprechend gewachsen. Es wurde ferner Klage darüber geführt, dass eine nicht unerhebliche Anzahl von Stellen stets nur provisorisch besetzt wird, dass die Einnahmen nicht regelmässig sondern nach Willkür der vorgesetzten Behörde steigen, dass die Dienstzeit nicht für die ganze Dauer der tatsächlichen Wirksamkeit für den Staat, sondern erst von der definitiven Anstellung

an gerechnet wird, dass bis zu der letzteren keine Jahresgehälter sondern Tagelöhne bezahlt werden. Bei solchen Verhältnissen kann es nicht Wunder nehmen, dass viele, und zwar grade die fähigsten und strebsamsten Praktikanten nach Ueberstehung der ersten Lehrjahre im Staatsdienst sich ins Ausland oder zur Privatpraxis wenden, dass viele badische Polytechniker sich überhaupt nicht mehr der Staatsprüfung unterziehen. Der Staat ist daher seit mehreren Jahren genöthigt gewesen, seinen Bedarf an Technikern durch Ausländer zu decken, welche höher als Badener bezahlt werden mussten, oder Arbeiten höheren Ranges dem niederen Baupersonal anzuvertrauen. Es liess sich auf Grund dieser Thatfachen unschwer nachweisen, dass es im wohlverstandenen Interesse des Staates selbst liegt, mittels durchgreifender Verbesserungen in der Lage seiner technischen Angestellten dem vielfach beklagten Mangel an gutem Personal abzuwehren.

Das Verhältniss zwischen Technikern und Nichttechnikern ist noch ganz auffallend erniedrigend für die ersteren gestaltet bei der badischen Eisenbahn-Betriebsverwaltung. Man findet anderwärts beide Klassen koordinirt, öfter den Techniker an die Spitze der Verwaltungszweige gestellt, wie es seiner Verantwortlichkeit gewiss mit Recht zukommt. Hier aber liegt der dienstliche Vorrang und die höhere Einnahme durchgehends auf Seiten derjenigen Beamten, welche meist durch Routine und eine kurze Studienzeit ihre Befähigung erlangt haben. Das Vorurtheil, dass Techniker Leute von geringerem wirthschaftlichen Verständniss seien, ist noch die mildeste Auslegung für diese Uebelstände, zu deren Verbesserung bei der durch Uebergang der badischen Post an das Reich nothwendig fallenden Neuorganisation der Verkehrsanstalten eine passende Gelegenheit geboten ist.

Auch bei diesen Bestrebungen hat sich der Nutzen des Vereinslebens gezeigt. Man kann unter der Firma eines Vereins Manches freimüthiger und nicht minder sachgemäss sagen, als wenn alle Betroffenen mit ihren persönlichen Unterschriften einstehen müssten. Ueber den Erfolg des geschilderten Schrittes soll s. Z. berichtet werden.

Karlsruhe, Anf. Januar 1872.

B.

## Mittheilungen aus Vereinen.

**Architekten-Verein zu Berlin.** Hauptversammlung am 6. Jan. 1872; Vorsitzender Hr. Böckmann, Anwesend 131 Mitglieder.

Aus verschiedenen geschäftlichen Mittheilungen, mit welchen der Vorsitzende die Hauptversammlung eröffnet, ist der Antrag des Vorsitzenden des Vereins „Motiv“ hervorzuheben, die Sitzung des 20. Januar wegen des an diesem Tage stattfindenden Weihnachtsfestes des genannten Vereins ausfallen zu lassen. Mit der Annahme dieses Antrages seitens der Versammlung verbindet der Vorsitzende die Aufforderung zur lebhaften Betheiligung an diesem eigentlich architektonischen Winterfeste.

Als Kommissionen zur Beurtheilung der eingegangenen Schinkelfest-Konkurrenzen, welche nach kurzer Debatte auf die Zahl von je 5 mit 2 Ersatzmännern festgestellt werden, gehen aus dem Wahlakt hervor die Herren: Strack, Ende, Lucae, Adler, Orth, mit den Ersatzmännern Stier und Hitzig für den Hochbau — die Herren Schwedler, Franzius, Grund, Quassowski, Streckert, Ersatzmänner Haarbeck und Hartwich, für die Arbeiten aus dem Gebiete des Ingenieurwesens.

Herr Adler, zum erstenmale nach seiner Rückkehr aus dem Orient wieder im Kreise des Vereines, bespricht hierauf in eingehender Weise die Monatskonkurrenz für Dezember, deren fünf, fast durchweg gute Lösungen den Beweis liefern, dass es nur eines interessanten Themas wie hier (Siegesthor am Belle-

Alliance-Platz) bedarf um die Thätigkeit der Vereinsmitglieder anzuspornen. Den Preis hatte die Kommission der Arbeit mit dem Motto „Walküre“ zuerkannt, als deren Verfasser sich Herr Wolfenstein ergab, während auch der Arbeit des Herrn Fritz Wolff, als zweitbesten, ein Andenken zugesprochen wurde.

Das projektierte Winterfest beschäftigt hierauf den Verein, der sich nach längerer Debatte für die bereits in früheren Jahren beliebte und bewährte Form des sog. Familienfestes mit möglichst Beschränkung auf die Mitglieder des Vereines und deren Angehörige entscheidet. Die Sorge für dieses Fest wird einer aus den Herren F. Wolff, Schwenke, Cremer, Luthmer, Stier, Knoblauch, Hanke und Schaeffer bestehenden Kommission übertragen.

Von sonstigen Erscheinungen des Abends ist noch zu erwähnen, dass Hr. Jahn eine Sammlung von Photographien italienischer Details vorzeigt, die er meist nach seinen Angaben in Toscana hat aufnehmen lassen, und welche der Photograph zu 6 Gr. pro Blatt hier verkaufen will. Dieselben werden in der Bibliothek aufgelegt. Hr. Ende empfiehlt das Werk von Friedr. Fischbach über Stickmuster mit kurzem Hinweis auf die Irrwege, welche die modernen Frauenarbeiten in stilistischer Hinsicht meist noch zu gehen pflegen. Einige Fragebeantwortungen seitens der Herren Böckmann, Röder und Gerstenberg beenden die Hauptversammlung, der sich noch eine lebhaft besuchte gesellige Sitzung im Arion-Garten anschliesst.

L.

## Vermischtes.

**Der Brand von Chicago.** Wenn wir auch unsere Leser über den grössten Häuserbrand, der bis jetzt in den Vereinigten Staaten stattgefunden hat, einen ausführlichen Bericht mit Berücksichtigung aller für den Techniker interessanten Momente noch nicht vorlegen können, so ist es uns doch durch Zusendung einiger New-Yorker Zeitungen von Seiten eines Hamburger Fachgenossen möglich gemacht, unsere kurze Notiz in No. 44 dieser Zeitung zu vervollständigen. Wir hatten gehofft weiteres brauchbares Material dafür zu erhalten, sind jedoch in dieser Beziehung enttäuscht worden.

Chicago liegt bekanntlich dicht am westlichen Ufer des Michigansees und wird vom Chicagoflusse, der sich im Innern der Stadt in zwei Arme theilt, durchströmt; dieser Theil des Flusses nun, der von der Vereinigung seiner Arme ab in einer Länge von mehr englischen Meilen in rein östlicher Richtung nach dem See fliesst, ist als die eigentliche Mittellinie der durch das Feuer verwüsteten Fläche anzusehen, nördlich und südlich von dieser Linie ist die Stadt aus lauter parallelen und sich rechtwinklig schneidenden Strassen erbaut und von den durch diese gebildeten mehr oder weniger grossen rechteckigen Häuservierteln sind zu jeder Seite des Flusses ca. 300 abgebrannt.

Es wird zwar berichtet, dass die hauptsächliche Ursache der schnellen Verbreitung des Feuers in dem mächtigen Sturme zu suchen sei, der, mehrere Male seine Richtung wechselnd, die Flammen mit der Geschwindigkeit eines Prairiebrandes weiter-

getrieben hat, es kann indess mit Hinsicht auf die vorhandenen gewesen guten Löscheinrichtungen als zweifellos angesehen werden, dass das Feuer trotz des Sturmes bald nach seinem Ausbruche gelöscht worden wäre, wenn nicht die leichte Bauart der Häuser das schnelle Umsichgreifen desselben zu stark begünstigt hätte.

Ueber diesen Umstand, nämlich die primitive Bauweise, die bis vor wenigen Jahren, zum Theil sogar noch bis auf den heutigen Tag in der „Riesenstadt des Westens“ üblich gewesen ist, scheinen noch vielfach falsche Ansichten im Umlauf zu sein. Die Berichte über das märchenhafte schnelle Aufblühen der jungen Stadt mögen bei Vielen die Vorstellung erweckt haben, dass die, gleichsam wie mit einem Zauberstabe aus der Erde gelockten Häusermassen in stolzem Steinbau prangten. — Dem war keineswegs so. Es gab in dem abgebrannten Stadtheile, der ca. ein Fünftel der ganzen Stadt ausmacht und in dem sich der gesammte geistige und materielle Verkehr konzentrierte, allerdings eine nicht geringe Anzahl solid konstruirter massiver Bauten, die grosse nach Tausende zählende Menge der sie umgebenden Privathäuser bestand aber aus Fachwerks- und Blockhausbauten. — Es dürfte die Bemerkung hier einzuschalten sein, dass durch diesen Umstand auch die Leichtigkeit erklärt wird, mit dem ein Theil der Stadt um 6" über das ursprüngliche Niveau gehoben worden ist. —

Diese leicht gebauten, zum grossen Theil auch mit leicht brennbaren Stoffen und Waarenlagern gefüllten Häuser gaben dem in einem Stalle ausgebrochenen Feuer eine so schnelle und

reichliche Nahrung, dass sich sehr bald alle Lösungsversuche als vergeblich erwiesen und dass auch die in diesem Meere von Zündstoff isolirt stehenden Massivbauten, von denen einige, wie z. B. das Bureau der „Tribüne“ für absolut feuersicher gehalten worden waren, bald mürbe gebrannt wurden und zusammenstürzten. Es soll dies wesentlich darin seinen Grund haben, dass das übliche Steinmaterial in einem Petroleum-Distrikt gebrochen, nach Jahren noch so viel entzündliche Substanzen enthält, dass ein Ausbrennen derselben erleichtert ist.

Dass nicht die ganze Stadt der Feuersbrunst zum Opfer gefallen ist, wie noch am Mittag des 9. Oktober befürchtet wurde (der Brand brach am 8. Oktober aus), ist zum Theil der Energie des Generalleutnant Sheridan zu danken, der den südlichen Theil durch Niederreißen grosser Häuserviertel rettete, zum Theil aber dem Umspringen des Windes, der den Feuerlauf dem See zuführte.

Die Verluste, von denen Hunderttausende von Einwohnern, sowie viele Korporationen betroffen worden sind, erreichen eine erstaunliche Höhe, und wenn es eines Beweises für die Bedeutung Chicagos unter den Städten der Union bedurft hätte, so wäre er durch die tiefgreifenden Störungen geliefert, welche der Brand Chicagos im gesammten Handels- und Verkehrsleben der Vereinigten Staaten zur Folge gehabt hat.

Unter den beim Brande in Chicago zerstörten öffentlichen Gebäuden sind als besonders hervorragend zu nennen:

Das Gerichtshaus. Es war 1855 ganz von Kalkstein erbaut und hatte einen hohen Thurm, der eine vollständige Uebersicht über die Stadt und einen Theil des Sees gewährte.

Die Handelskammer. Sie war 1865 mit einem Kostenaufwande von 533000 Thalern in italienischer Renaissance von Marmor erbaut.

Das Stationsgebäude der südlichen Michigan-Eisenbahn. Gleichfalls von Marmor und (mit Ausnahme der Vanderbilt-Station) das schönste Eisenbahngebäude in ganz Nordamerika.

Das Zoll- und Postgebäude.

Die erste und zweite Presbyterianische Kirche.

Die Eintrachtskirche.

Das Dearborn-Theater.

Die Farwell-Halle. Eine der grössten Hallen für Versammlungen in der Union.

Aikens Museum.

Mr. Vickers Theater. Galt für das erste Theater der Stadt.

Das Sherman-Haus. Eines der grössten Hôtels im Westen, war Eckhaus mit 2 Fronten von je 340' engl. Länge.

Das Crosby-Opernhaus, war 1865 vollendet und hatte gegen 600000 Thaler gekostet.

Die Erinnerung an diese grossartigen Verluste und das namenlose Elend, in welches so viele Tausende versetzt sind, werden das ihrige dazu beitragen, dass trotz aller Eile, mit der die Errichtung neuer Wohnungen in Angriff genommen werden muss, beim Wiederaufbau der Stadt gesunde Grundsätze in Anwendung kommen. Und nicht nur Chicago, sondern sämtliche Städte der Union werden aus diesem Unglücksfalle eine Lehre ziehen und der eigenen Stimme wie auch den eindringlichen Mahnungen der gesammten amerikanischen Presse Gehör schenken und in Zukunft solide und wirklich feuersichere Bauten auführen.

— oe. —

Das Aufziehen von Pausen ist eine jener technischen Nebenarbeiten beim Zeichnen, die viele Techniker nicht sowohl aus Sparsamkeitsrücksichten, als vielmehr aus Besorgniss für die möglichste Schonung der Zeichnungen dem Buchbinder zu überlassen sich scheuen. In der That ist diese Arbeit unter allen ähnlichen weitaus die schwierigste, und selbst nur wenige Buchbinder sind im Stande, sie allen Anforderungen an Korrektheit und Sauberkeit entsprechend derartig zu bewirken, dass nirgends eine Faltung oder Verzerrung des Pauspapiers stattgefunden hat, und dass dieses auf dem weissen Unterlagepapier wie ein aufgedruckter Ton erscheint, ohne dass an irgend einer Stelle das angewendete Klebematerial sichtbar wird. Es ist daher, wenn die Masse derartiger Arbeiten nicht etwa so gross ist, dass ihre Besorgung nicht mehr in einer Erholungspause nach geistig anstrengender Arbeit erfolgen kann, den jüngeren Technikern allerdings anzurathen, sich in dieser Beziehung von fremder Hilfe möglichst zu emanzipiren; auch wird die Annehmlichkeit, dass man auf der aufgezogenen, noch auf dem Reissbrett sitzenden Pause nimmend mit grosser Bequemlichkeit alle wünschenswerthen Tuscharbeiten, resp. bei Bleistiftpausen eine Fixirung vornehmen kann, immerhin in's Gewicht fallen.

Veranlassung, diesen Gegenstand zu erörtern, giebt uns eine in der Dtsch. Industr. Ztg. enthaltene Notiz, die ein Verfahren zum Aufziehen sehr grosser Pausen mittheilt, bei welchen die Schwierigkeiten der Arbeit selbstverständlich in nicht geringem Grade wachsen. Wenn wir aus jener Notiz die unwesentlichen Nebendinge weglassen, so ist jenes Verfahren im Allgemeinen als eine einfache Theilung der Arbeit zu charakterisiren. Man legt die aufzuziehende Pause in der richtigen Lage auf das aufgespannte Unterpapier und verdeckt je nach der Grösse derselben die Hälfte oder einen noch grösseren Theil davon durch einen Bogen Makulaturpapier, der auf dem Brette unverrückbar festgeheftet wird. Der freigebliebene Theil wird darauf umgeklappt, auf der Rückseite mit dem nöthigen Klebematerial bestrichen und nach sorgfältigem Zurücklegen und Anziehen in bekannter Weise unter einem weichen Ueberlegebogen mit der Hand, einem Tuchballen oder einer Bürste glatt gestrichen. Dieselbe Manipulation wird demnächst mit einem oder noch zu

mehren Malen mit der übrigen Fläche des Pauspapiers wiederholt, wobei zur Erzielung eines innigen Anschlusses jedesmal ein Streifen des schon feststehenden Papiers abgezogen und neu mit dem Klebematerial bestrichen werden soll.

Wir bezweifeln unsererseits nicht, dass man durch diese Methode seinen Zweck erreichen kann, wenn es auch schwer sein möchte, die betreffende Pause so sauber aufzuziehen, dass man die doppelt bestrichenen Streifen nicht sofort erkennen sollte. Man wird daher, wenn die Grösse der Pause nicht eine ganz ausserordentliche ist, in vielen Fällen doch noch besser fortkommen, wenn man sich zu derselben eines möglichst festen Papiers bedient, sie jedoch in üblicher Weise auf einmal aufzieht. Hierbei wird es jedoch mit Ausnahme von ganz kleinen Blättern, die keine Schwierigkeiten machen, gut sein, wenn man sich (des vielen Fachgenossen unbekannter) Tapezierkunstgriffes bedient, beim Aufbringen der Pause auf das Unterlagepapier das Brett mit letzterem nicht horizontal auf den Tisch zu legen sondern zunächst schräg nach Oben geneigt aufzustellen. Es erfordert alsdann kein sonderliches Geschick, das aufzuziehende senkrecht gehaltene Blatt zunächst mit 2 Ecken resp. einer Seite auf die Unterlage zu bringen und von dort aus vorsichtig glatt zu ziehen, während es in jenem Falle kaum zu vermeiden ist, dass dasselbe zunächst in der Mitte aufliegt, dass die freischwebenden Ecken umklappen und was dergl. Unfälle mehr sind.

Vielleicht ist es nicht überflüssig noch einige Erfahrungsregeln mitzutheilen, unter denen diejenige vorangestellt werden mag, dass man Pausen auf Oelpapier möglichst frisch aufziehen muss, weil Oelpapier um so brüchiger und zerreisbarer wird, je älter es ist. Je nach der Qualität des Papiers richtet sich der Klebstoff. Dickes Papier so wie alle grösseren Bogen werden am Besten mit Kleister aufgezogen, der jedoch sehr dünn und gleichmässig aufgetragen werden muss; bei kleineren Bogen und leichtem Papier wird man sich mit Vortheil eines sehr stark verdünnten Gummi arabicum bedienen, doch beachte man in jedem Falle die bei allen Aufzieharbeiten erforderliche Hauptregel, dass das aufzuziehende Blatt erst dann aufgebracht werden darf, wenn es keine oder doch nur geringe Wellen wirft, also möglichst gleichmässig angefeuchtet ist. Ein Papier, das wenig geleimt ist und daher unter der Anfeuchtung reisst, lässt sich nur dann aufziehen, wenn es vorher mit einer Gelatine-Lösung getränkt und alsdann getrocknet worden ist. — Zum Glattstreichen der Pause bediene man sich keiner zu harten Bürste, weil sonst die Striche derselben sichtbar bleiben; dass das vorhergehende Anziehen nur in der vorsichtigsten und mässigsten Weise geschehen darf, weil sonst sofort eine Verzerrung der Zeichnung erfolgt, bedarf kaum einer Erwähnung. Die grösste Schwierigkeit bildet es für Ueingeübte die erforderliche Stärke des Klebematerials so zu treffen, dass dasselbe einerseits vollkommen haftet, andererseits nirgend über die Ränder herausquillt; es lässt sich diese Kunstfertigkeit jedoch nur durch Erfahrung erreichen.

©

Ammoniak als Motor. Die Gewinnung einer neuen Bewegungskraft, die für viele Zwecke, u. A. für Strassen-Eisenbahnen, dem Dampf vorzuziehen wäre, beschäftigt in den Vereinigten Staaten Theoretiker und Praktiker in hohem Grade. Neuerdings finden sich in technischen Zeitschriften Erörterungen für und gegen die Verwendung von Ammoniak als Bewegungskraft. Der „American Artizan“ bespricht die wie gewöhnlich mit grosser Emphase angekündigte Erfindung in sehr kühler und ungläubiger Weise, das „Iron Age“ bringt dagegen Urtheile von Gelehrten, die für die Verwendbarkeit des Ammoniaks als Bewegungskraft sprechen. Professor C. A. Joy vom Columbia-College beschreibt, nach der Zeitschrift für Eisen-Industrie, einen Apparat zur Kondensirung von Ammoniak, der in Frankreich ausgestellt wurde, und giebt seine Meinung in dem Sinne, dass Ammoniak sich mit Erfolg als Bewegungskraft verwenden lasse. Der Apparat ist sehr einfach, er besteht nur aus einem Aufnahmebehälter zur Kondensirung des Gases und einem Kondensator für dessen Erkaltung und Wiedererzeugung, nachdem es seinem Zwecke gedient hat. Das Gas wird aus dem gewöhnlichen Ammoniakwasser gewonnen und wird vermittels seines eigenen Druckes in einem Kondensator, der in eine kühlende Mischung gestellt wird, flüssig gemacht. Der Aufnahmebehälter, gefüllt mit flüssigem Ammoniak, gleicht den gegenwärtig zur Aufbewahrung der Kohlensäure für die Sodawasser-Anstalten benutzten Apparaten. Er ist mit Doppelschrauben und Krähnen versehen, so dass er an dem Kolben, wo er arbeiten soll, befestigt werden kann. Das flüssige Gas kann in starken Behältern, die je nach der angewendeten Hitze einen Druck von 7—10 Atmosphären aushalten, auf Wagen transportirt und dem Bestimmungsort zugeführt werden, gerade wie Sodawasser jetzt durch die Strassen gefahren wird. An jeder feststehenden Maschine ist ein mit kaltem Wasser gefülltes Gefäss angebracht, in welches das Gas nach dem Austritt aus dem Kolben geleitet wird, gerade wie Dampf bei der Niederdruck-Dampfmaschine kondensirt wird, und der Kondensator enthält alsdann alles Gas in einer wieder in Flüssigkeit zu verwandelnden Form. Wenn ein neuer Vorrath von flüssigem Ammoniak vom Wagen abgeliefert ist, werden die Kondensatoren wieder mitgenommen und in der Hauptfabrik daraus von Neuem Gas gewonnen. Man nimmt an, dass mit 20 Pfund flüssigem Ammoniak der Druck von einer Pferdekraft eine Stunde lang unterhalten werden kann. Ein Omnibus mit einer Ammoniak-Maschine von 2 Pferdekraft kann mit 50 Pfund flüssigem Ammoniak und 120 Pfund kaltem Wasser 8 Meilen weit gefahren werden. Am Ende der Route wird ein

neues Quantum flüssigen Ammoniaks und kalten Wassers aufgenommen und das Ammoniak kann nachher wieder aus den 120 Pfd. Wasser herausgezogen werden. Eine solche Maschine würde weder Rauch noch Dampf verursachen, sie würde jederzeit fertig sein und mit Vortheil auf steigenden Bahnen, in Privathäusern, Gruben, Tunneln, Stadt-Eisenbahnen, bei Feuerspritzen, bei Luftballons und überhaupt da, wo die Verbrennung von Luft vermieden werden muss, angewendet werden können.

Industr.-Bl.

Die telegraphischen Verbindungen zwischen Europa und Amerika sollen um eine neue vermehrt werden. Es hat sich eine Gesellschaft mit 1,250,000 Pfund Sterling Grundkapital gebildet, um ein Kabel von Portugal über Madeira, St. Vincent, Cap Verde nach Cap S. Roque in Brasilien zu legen.

Neue Eisenbahnprojekte in England. Wenn man die Eisenbahnkarte Englands ansieht, kann man zu der Vermuthung kommen, dass dort nicht mehr viel Platz für neue Eisenbahnen sei. Dass dem jedoch nicht so ist, geht aus folgender Notiz über die Anzahl der Bills hervor, welche der nächsten Parlaments-Session vorliegen werden. Es handelt sich um nicht weniger als 144 Projekte für Eisenbahnen und 28 für Pferdebahnen. In der vorigen Session lagen nur 85 Eisenbahn- und 18 Pferdebahnprojekte vor. Die Baulust auf diesem Felde scheint in England also wieder im Wachsen begriffen zu sein.

(Engineering.)

### Konkurrenzen.

Die Konkurrenz für Entwürfe zum Hause des deutschen Reichstages. Bei dem Interesse, welches mit uns unsere Leser allen bisherigen Phasen dieser Konkurrenz geschenkt haben dürften, erscheint es gerechtfertigt, wenn wir von einigen Urtheilen Notiz nehmen, welche in der politischen Presse über das Programm derselben laut wurden. Wir haben dabei mit Genugthuung zu konstatiren, dass von fast allen Seiten die von uns hervorgehobenen Bedenken gegen das Ueberwiegen des Laien-Elementes in der Jury und gegen die Internationalität der Jury getheilt werden. Das Organ der Rheinischen Ultramontanen, die Kölnische Volkszeitung, findet zwar, dass dieser letzte Tadel verletzend für die deutschen Baukünstler sei. Ihre Auffassung — „wenn dieselben wirklich den Wettkampf mit ausländischen Künstlern zu scheuen hätten, obgleich sämtliche Schiedsrichter Deutsche sind, so schlosse solche Besorgnis ein Todesurtheil über unsere Bau-Akademien (an deren Hervorbringungen freilich gar wenig Deutsches wahrzunehmen ist) in sich. Vielleicht ist indess endlich auch selbst die Berliner Bauzeitung zu der Erkenntnis fortgeschritten, dass diese Akademien wieder den alten Meisterschulen weichen müssen, und dass die aus ersteren entsprossene Bau-Bureaukratie der Ruin aller echten Kunst ist“ — beweist indessen, wie das unmittelbar Nachstehende, dass sie gegen unsere Anstellungen schlägt, ohne dieselben gelesen zu haben, was uns um so weniger wundert, als der Zweck ihres ganzen Artikels ja doch in nichts weiter als in einer Reklame für Hrn. A. Reichensperger gipfelt, die wir dem alten Herrn nicht missgönnen wollen. Beiläufig sei übrigens bemerkt, dass aus einer Anzeige des englischen Ministeriums für öffentliche Bauten über die Bezugsquellen des Programms etc. geschlossen werden kann, dass das Reichskanzleramt des deutschen Reiches sich nicht damit begnügt hat, Architekten fremder Nationen nicht nur nicht auszuschliessen, sondern dass es dieselben durch Vermittelung ihrer Regierungen indirekt sogar zur Betheiligung an der Konkurrenz aufgefordert hat.

Einen Tadel der Wiener N. fr. Pr., dass man es leider versäumt habe, die hervorragenden deutschen Architekten einzeln und persönlich einzuladen und ihnen die Honorirung ihrer Projekte zuzusichern — welche Versäumniss Angesichts der überreichen Inanspruchnahme derselben ihr Fortbleiben zur voraussichtlichen Folge haben werde, — wollen wir hier nur flüchtig erwähnen, unsere von diesem Standpunkte sehr abweichenden Gedanken jedoch zurückhalten, bis es sich herausgestellt hat, inwieweit diese Voraussicht begründet war. — Fast allgemein hingegen wird der Termin für die Anfertigung der Skizzen zu kurz befunden und darüber geklagt, dass hierdurch den mit der Aufgabe noch am meisten vertrauten Berliner Architekten ein zu grosser Vorschub gegeben würde. Inwieweit das Letztere der Fall ist, wollen wir allerdings dahinstellen, indessen lässt sich — selbst wenn man den grösseren Theil der Missstimmung auf jene Halbtalente zurückführt, die durch jene Bestimmung allerdings möglichst ausgeschlossen werden sollen — wohl nicht ganz verkennen, dass dieselbe Angesichts des grossen Mangels an Hilfsmaterial für die Lösung der Aufgabe nicht ganz ungerechtfertigt ist. Wir haben dieses Umstandes in unserm letzten grösseren Artikel zu wenig Erwähnung gethan, hingegen früher (in Nr. 34, Jhrg. 71) die Wahl eines kurzen Termins ausdrücklich mit dem Wunsche auf Bearbeitung einer Denkschrift über die bezüglichen Fragen in Zusammenhang gesetzt. Vielleicht dass dieser Wunsch auf Grund der jetzt sich ergebenden Erfahrungen zum Mindesten für spätere Fälle ein geeignetes Gehör findet.

Zur Konkurrenz für das Stadttheater in Frankfurt a. M. gehen uns nachträglich einige Mittheilungen zu, von denen wir um so mehr Notiz nehmen müssen, als dieselben wiederum geeignet sind die vermeintlichen Vorzüge des beschränkten Kon-

kurrenz-Verfahrens in das rechte Licht zu setzen. Sollten dieselben nicht völlig genau sein, so werden wir eine Berichtigung dankbar annehmen; es ist leider das ganze Verfahren mit einem fast absichtlichen Ausschluss der Öffentlichkeit gehandhabt worden und hat unseres Wissens nicht einmal eine öffentliche Ausstellung der Entwürfe stattgefunden.

Bekanntlich waren zur Theilnahme an der Konkurrenz die Hrn. Strack und Lucae (Berlin), Bordiau (Brüssel), Burnitz (Frankfurt a. M.) und Brückwald (Altenburg) aufgefordert worden und lag denselben ein von einer Kommission ausgearbeitetes Programm und ein bestimmter Bauplatz vor, dessen Dimensionen für den Zweck des Gebäudes allerdings zu knapp bemessen waren. Vier der Konkurrenten hatten daher den gegebenen Bauplatz mehr oder minder ignoriert und in willkürlicher Weise überschritten, während Hr. Oberhofbrth. Strack allein sich streng an die Form desselben gehalten und mit grosser Kunst den Versuch gemacht hatte seine Nachtheile soviel als möglich auszugleichen.

Bei Entscheidung der Konkurrenz spielte demnächst die bekannte Alternative, zwischen zwei Projekten zu entscheiden, von denen das eine sich nicht an das Programm gehalten, aber dasselbe verbessert hatte und sich daher zur wirklichen Ausführung am Meisten empfahl, während das andere dem Programme treu geblieben war, in Folge dessen aber trotz aller künstlerischen Vorzüge einige unvermeidliche praktische Nachtheile zeigte.

Bei einer öffentlichen Konkurrenz, die eine Klausel über die Ausführung der preisgekrönten Entwürfe nicht enthält, bietet sich in diesem Falle der Ausweg, das programmgemässe Projekt zu prämiiren, das programmwidrige, aber bessere hingegen zur Ausführung zu wählen. Der Bauherr hat alsdann zur Strafe seiner geringen Vorüberlegung doppelte Preise zu zahlen; der prämiirte Konkurrent empfängt jedoch in dem Preise eine Entschädigung für seine vergebliche Arbeit und den Interessen der Sache wird Rechnung getragen. Mag immerhin die Geldentschädigung für einen Künstler, der bei gleicher Freiheit der Interpretation das Gleiche oder noch Besseres geleistet hätte, wie sein bevorzugter Konkurrent, dem nun die Ausführung zu Theil wird, kein vollständiger Ersatz sein, so ist das Verfahren doch immerhin korrekt abgeschlossen und kann als ungerecht nicht bezeichnet werden.

Bei einer beschränkten Konkurrenz, in welcher die Theilnehmer für ihren Arbeitsaufwand entschädigt werden, der Preis hingegen in der Wahl eines Projektes für die Ausführung und der Uebertragung derselben an den Sieger besteht, kann die Entscheidung kaum anders ausfallen, wie es hier durch die Bevorzugung des Lucae'schen Projektes geschehen ist; man setzt sich über die Programmwidrigkeit, falls diese eine Verbesserung ist, hinweg und wählt zur Ausführung das für dieselbe am Meisten geeignete Projekt. Es lässt sich gegen die Richtigkeit einer solchen Entscheidung unter den gegebenen Verhältnissen nicht das Entfernteste einwenden, mag man die Bitterkeit der Kränkung, die in diesem Falle einem Meister wie Strack widerfuhr, auch in vollem Umfange würdigen, und wir können es nicht anders als selbstverständlich finden, dass die Bauherren, welche sich bei einer beschränkten Konkurrenz die ganze Freiheit des Privatbauherrn vorbehalten, den Protest, welchen Hr. Oberhofbrth. Strack gegen das Verfahren eingelegt hat, zurückgewiesen haben.

Der Missstand liegt eben weniger in dem konkreten Falle wie in dem Prinzip des Verfahrens, dessen weitere Nachtheile wir schon früher (Jhrg. 68 bei Gelegenheit der Wiener Museen-Konkurrenz) eingehend erörtert haben. Mögen Künstler, die eine solche Kränkung vermeiden wollen, sich besinnen, ehe sie auf eine beschränkte Konkurrenz eingehen, oder mögen sie zum Mindesten darauf halten, dass der Spielraum für eine Interpretation des ihnen gegebenen Programms mit genügender Deutlichkeit festgestellt werde.

### Personal-Nachrichten.

Preussen.

Ernannt: Der bisherige technische Assistent Velde zu Wiesbaden zum Königl. Eisenbahn-Baumeister bei der Nassauischen Staats-Eisenbahn daselbst.

Der Regierungs- und Baurath Cronau sowie die Bau-Inspektoren Funke und Bolte zu Eisenbahn-Direktoren und Mitgliedern der General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der Bau-Inspektor Schwatlo zu Berlin zum Regierungs- und Baurath.

### Brief- und Fragekasten.

Hrn. W. D. in Gera. Die betreffenden uns bekannt gewordenen Fälle sind von uns sämtlich mitgetheilt worden.

Hrn. P. in Berlin. Es ist ganz selbstverständlich, dass nach Einführung der Gewerbefreiheit die Annahme des Meistertitels an keinerlei gesetzliche Vorschriften mehr gebunden ist.

Hrn. P. in St. Johann. Die Prüfung im Eisenbahnbau, welche ein Preussischer Bauführer zu bestehen hat, erstreckt sich nicht über die allgemeinen Elemente des Gebietes hinaus.

Hrn. F. in Naugard. Unseres Wissens ist die Firma Ahl & Pönsgen in Düsseldorf in Anfertigung derartiger Eisenröhren besonders renommirt.

Beiträge mit Dank erhalten von den Hrn. D. in Stuttgart, H. und A. in Berlin, B. in Carlsruhe.